Novembre 2007 Série technique 07-115

Charrette de conception et de planification de Whistle Bend Whitehorse (Yukon)

INTRODUCTION

La ville de Whitehorse, capitale du Yukon, est une collectivité dynamique et moderne du Nord comptant 24 000 habitants. Whitehorse est la plaque tournante commerciale d'une immense région et offre une variété de commodités qui dépasse largement ce qu'une ville du Sud de taille semblable peut offrir.

Au cours des dernières années, sa population a augmenté au point de revenir, en 2006, à sa taille record de 1996. Son parc de terrains résidentiels à construire est presque épuisé. Pour s'assurer que le logement demeure abordable malgré la croissance de la population, la Ville de Whitehorse a tenté d'anticiper la demande future de terrains pour la construction résidentielle en proposant une série de projets de terrains intercalaires. Ces projets ont tous été rejetés par les résidents, qui apprécient leurs espaces verts, qui s'ouvrent sur la vaste nature sauvage du Yukon.

À la suite de ce constat, le plan officiel de la collectivité de Whitehorse de 2002 a retenu Porter Creek Bench (appelé désormais Whistle Bend) comme étant l'endroit propice à un aménagement résidentiel de grande envergure. Cet endroit dont l'aménagement s'étalera sur les 20 prochaines années pour accueillir jusqu'à 10 000 nouveaux résidents, est un grand projet que la Ville de Whitehorse entend léguer aux générations futures.

Figure 1 Fleuve Yukon River et Whistle Bend

Tirant les leçons de la réaction populaire aux projets d'aménagements intercalaires, la Ville de Whitehorse a choisi d'organiser une charrette pour trouver une solution novatrice qui satisfasse des objectifs multiples et des intérêts divergents, dans un esprit de développement durable.

La Charrette de conception et de planification de Whistle Bend a été organisée en partenariat avec la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) du 5 au 9 novembre 2006 et a attiré 70 participants. La charrette s'est révélée un précédent en termes de consultation publique au Yukon, suscitant une vive participation de la communauté et d'experts de différents domaines dans le but de planifier une saine croissance pour Whistle Bend. Le présent document relate les événements.

ACTIVITÉS PRÉPARATOIRES EN VUE DE LA CHARRETTE

Les efforts considérables qui ont été investis dans les activités précédant la Charrette de conception et de planification de Whistle Bend ont été garants de son succès. Ils visaient à intéresser les résidents de Whitehorse à cette démarche et à préparer le terrain pour un type de consultation encore jamais vu à Whitehorse. La clé du succès de la consultation publique a été l'établissement de liens de confiance entre les intervenants, les spécialistes techniques et la population en général. Le personnel de la Ville de Whitehorse a bénéficié d'une formation offerte par le National Charrette Institute et de téléconférences bihebdomadaires avec le personnel de la SCHL.

Canada

SCHL CMHC
AU CŒUR DE L'HABITATION

La Charrette de conception et de planification de Whistle Bend a été lancée par la Ville de Whitehorse et ses partenaires lors d'une réunion publique tenue le 12 septembre, sept semaines avant la charrette. La Ville de Whitehorse, la SCHL et des consultants ont présenté de l'information préliminaire sur les options d'infrastructure, le contexte socio-économique, l'environnement, les sites spéciaux et les questions de patrimoine. Environ 65 personnes ont assisté à cette réunion.

En plus de démontrer que le processus de consultation municipal allait être du jamais vu, cette réunion de lancement a permis de soulever certaines questions liées à l'aménagement de Whistle Bend. Informés des préoccupations de la communauté à l'égard du projet, le personnel de la Ville et les spécialistes techniques ont été en mesure de se pencher sur plusieurs de ces préoccupations avant même le début de la charrette.

Les partenariats ont également joué un rôle clé dans le succès de la charrette. La SCHL a offert du matériel et de l'information, et transmis son expérience tirée d'autres charrettes de planification et de conception.

Les autres partenaires de la charrette de Whistle Bend étaient :

- Ressources naturelles Canada
- le gouvernement du Yukon
- Northern Climate Exchange
- la Société d'habitation du Yukon
- Energy Solutions Centre

Whitehorse accueille des organismes et des personnes de tous horizons. Pour donner une voix à ces divers intérêts, la Ville de Whitehorse a également rencontré 15 groupes d'intervenants au cours des deux mois précédant la charrette.

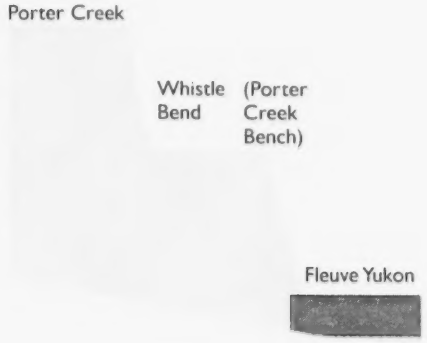

Figure 2 Vue en coupe de Porter Creek Bench

Les autres activités préparatoires sont décrites ci-dessous.

Marche exploratoire dans Porter Creek Bench

Près de 20 membres de la collectivité se sont joints aux planificateurs municipaux et aux consultants le 16 septembre pour explorer les sentiers (figure 3) et relever les sites spéciaux de Porter Creek Bench. Plusieurs sites spéciaux ont été repérés durant cette marche et lors des recherches subséquentes.

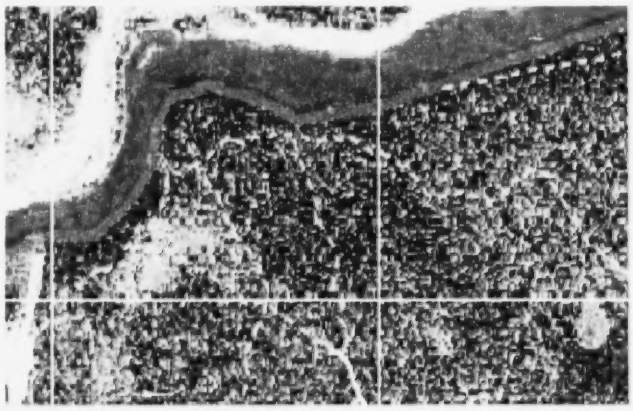

Figure 3 Section de la carte des sentiers

Portes ouvertes à la communauté

L'aménagement de Whistle Bend sera situé juste à côté de Porter Creek, un quartier bien établi. Afin de recueillir les opinions et les préoccupations des personnes les plus susceptibles d'être touchées par l'augmentation du trafic et l'usage accru des ressources du quartier, y compris les espaces verts, la Ville et la Porter Creek Community Association ont organisé une journée portes ouvertes à l'école secondaire de Porter Creek le 24 octobre.

École primaire Jack Hulland

L'âge moyen des acheteurs d'une première maison au Canada se situe entre 30 et 40 ans. La vente des terrains de Whistle Bend devant s'étaler entre 2009 et 2029, la Ville de Whitehorse a également cherché à connaître le point de vue des acheteurs potentiels des terrains de la

dernière phase du projet. Les élèves de l'école primaire Jack Hulland ont dessiné des affiches (figure 4) de la nouvelle collectivité et décrit verbalement les attributs naturels de l'endroit qu'ils souhaiteraient conserver ainsi que les commodités à inclure dans le quartier. Les affiches ont été une grande source d'inspiration pour les participants à la charrette, et un rappel que le vrai développement durable est multigénérationnel.

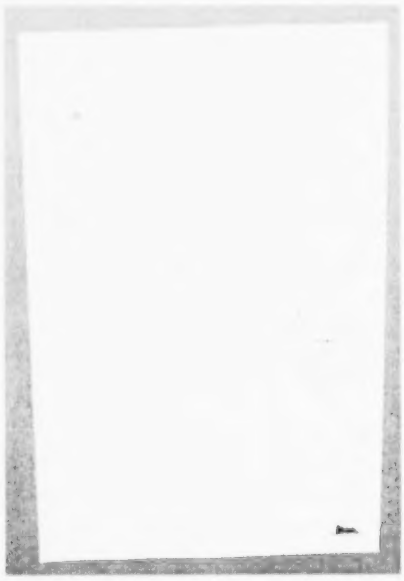

Figure 4 Une des affiches présentées par les étudiants

Site Web de la charrette

Une section du site Web de la Ville de Whitehorse (www.whitehorse.ca) a été consacrée à la charrette de Whistle Bend avant le lancement de septembre. Le site Web a été le dépositaire de l'information recueillie avant et pendant la charrette. Une excellente sélection de photos de Porter Creek Bench et le déroulement de la charrette ont été publiés sur ce site.

LA CHARRETTE DE WHISTLE BEND

La vision

Pour en faire un événement des plus inclusifs, la charrette de Whistle Bend a été lancée lors d'une séance publique de visualisation. Environ 70 personnes y ont assisté. Les participants à la séance ont exploré le concept de développement durable et fait connaître les valeurs communautaires qu'ils préconisent pour le futur quartier. Bien que la séance n'ait pas abouti à l'adoption d'un unique énoncé de vision globale, plusieurs versions ont été proposées. Bon nombre des idées avancées se sont révélées les prémisses de thèmes qui ont refait surface plus tard, pendant la charrette, et qui ont été inclus dans le concept final.

Trois séances (figure 5) portes ouvertes ont été tenues en soirée durant la charrette afin d'y présenter les idées et les visions issues de la journée. Ces séances ont été un important forum d'échanges entre les participants à la charrette et la population.

Apport d'information

Des animateurs chevronnés ont dirigé les séances plénières et les ateliers durant les cinq jours de la charrette. Subtilement, ces animateurs ont suscité une attitude d'ouverture. Afin d'attiser la créativité et la motivation, les ateliers par groupes ont été intercalés d'exposés par des consultants spécialisés et des partenaires du projet. Ces présentations ont couvert les sujets suivants :

- Croissance intelligente : principes et pratiques pour Whitehorse
- Rapport sur l'environnement et les sites spéciaux de Whistle Bend
- Rapport sur le contexte socio-économique de Whistle Bend
- Considérations sur les infrastructures et le transport à Whistle Bend
- Questions sur le climat et la qualité de l'air à Whistle Bend
- Ressources patrimoniales de Whistle Bend

Les intervenants ayant des intérêts sur la propriété des terres de Whistle Bend ont également fait des présentations.

- Conseil Ta'an Kwäch'än (une Première nation possédant des terres sur le territoire du projet à l'étude)
- Première nation Kwanlin Dün (une Première nation possédant des terres adjacentes au territoire du projet à l'étude)
- Terrain de golf Mountain View
- Yukon Horse and Rider Association
- Famille Heiland (Heiland Farm)

Plusieurs partenaires du projet ont également présenté des exposés.

- Conception de collectivités durables (SCHL)
- Projet d'archétypes urbains canadiens : résultats de Whitehorse et recommandations pour Whistle Bend (Ressources naturelles Canada et Northern Climate Exchange)
- Énergie et logement (Société d'habitation du Yukon)
- Conception de collectivités durables (Energy Solutions Centre)
- Habitations à faible incidence sur l'environnement (SCHL)
- Quartiers axés sur la qualité de vie (SCHL)

L'HORIZON DE 100 ANS

La charrette multidisciplinaire a commencé par un défi lancé par la SCHL : « Essayez d'imaginer Whistle Bend dans 100 ans ». Sept équipes de conception (rouge, orange, jaune, vert, bleu, indigo et violet) ont eu carte blanche pour étudier la question dans le Centre des Jeux du Canada. Chaque équipe, représentative des multiples compétences et intérêts en jeu, était constituée de planificateurs,

d'ingénieurs, d'architectes, d'environnementalistes, de politiciens, d'experts en nouvelles énergies, d'intervenants et de résidents. Bien que l'exercice fût intimidant au départ, les possibilités offertes par un horizon aussi lointain eurent rapidement un effet libérateur sur les participants à la charrette.

Principes de conception émergents

Alors que chaque équipe faisait rapport de sa vision de 100 ans à l'ensemble des participants à la charrette, certains principes de conception communs ont commencé à émerger. Les participants ont envisagé les caractéristiques de conception suivantes pour le nouveau quartier.

Utilisation efficace des terres à aménager : protection des terres d'importance environnementale et densification de manière à maximiser les espaces verts.

Conception en fonction des piétons : création d'une collectivité compacte où le piéton a priorité et où les commodités, comme les parcs, les écoles, les arrêts de transport en commun et les commerces de quartier sont à cinq minutes ou moins de marche (400 m [437 verges]) de la plupart des habitations.

Choix de modes de transport pratiques et fiables : création d'une collectivité plus dense et moins dépendante de l'automobile, desservie par des rues accueillantes pour les piétons. Les choix de transport suggérés ont été le transport public, le covoiturage, les programmes de partage de véhicule et les modes de transport non motorisés (marche, vélo, ski).

Innovation sur les plans environnemental, socio-économique et culturel : création d'une nouvelle collectivité pour le développement durable au Canada en :

- adoptant des pratiques de construction durables qui ont pour objectif une consommation énergétique nette de zéro et qui favorisent les investissements initiaux dans les nouvelles technologies ayant des avantages à long terme;
- essayant de réduire au minimum les perturbations du milieu naturel par un aménagement progressif et dense;
- favorisant l'évolution d'une communauté multiculturelle.

Diversité des revenus, des types de ménages, des modes de vie, des activités, des ethnies et des origines, et diversité de l'architecture, des commodités et de l'utilisation des terres :

- construction d'un vaste éventail de types de logements dans le même quartier (voire sur une même rue);
- variété dans la densité et les types de logements, ainsi que dans le prix des unités, pour permettre à des personnes de revenus différents de vivre ensemble.

Caractère unique, sentiment d'appartenance et identité : stratégies de conception urbaine qui contribuent à forger une identité communautaire unique. Les personnes qui pénètrent dans le quartier doivent sentir qu'elles arrivent « quelque part », dans un lieu unique en son genre.

Communauté enracinée, où les gens souhaitent demeurer de génération en génération : communauté où les générations apprennent l'une de l'autre et se soutiennent mutuellement, où les parents souhaitent y élever leurs enfants et les aînés souhaitent y passer leur retraite, avec un assortiment optimal de services communautaires.

Plus qu'une « connexion à la nature », mais une intégration complète avec l'environnement naturel : création d'une communauté interreliée par des corridors verts, des parcs et des boisés, dont les impacts du développement sont réduits au minimum et où les corridors verts piétonniers ont préséance sur les rues.

À la suite des discussions plénières, les participants à la charrette, rassurés qu'il était permis d'avoir des « idées de grandeur », se sont de nouveau séparés en sept équipes pour commencer à concrétiser leurs

Figure 5 Participation du public à la séance portes ouvertes

idées. Durant une période de travail acharné de deux jours décrite avec justesse comme la « boîte noire » de la charrette par un des participants, les équipes ont élaboré des concepts réalisables reflétant fidèlement les caractéristiques de conception visualisées.

Trois soirées pendant la charrette, la population a été conviée à prendre connaissance des événements de la charrette cette journée-là. Toutes les personnes qui se sont présentées ont été invitées à formuler des commentaires sur les travaux du jour, qui étaient affichés. Les concepts tout juste sortis de la table à dessin des sept équipes ont été grandement améliorés par les commentaires du public soumis sur des feuillets autocollants.

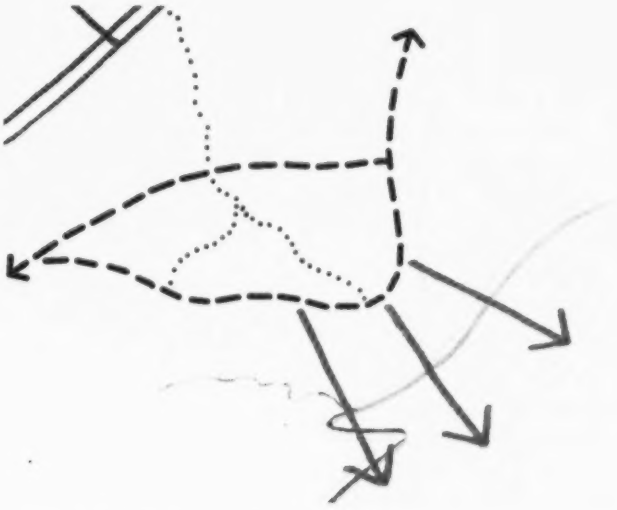

Figure 6 Points de vue du parc Eagle Bay

TOUS POUR UN, ET UN POUR TOUS

À la fin du quatrième jour, les participants ont remarqué un événement extraordinaire. Jusqu'à ce jour, on sentait un climat de concurrence entre les sept équipes de conception, chacune essayant de surpasser les autres. Mais après la présentation des concepts, ce sentiment de compétition a cédé la place à la prise de conscience qu'une sagesse collective avait émergé et que le temps était venu d'y puiser. On a rapidement convenu qu'une fusion des sept concepts mènerait aux meilleurs résultats. On a donc adopté la devise « Tous pour un, et un pour tous ». Un concept incorporant les meilleures idées des sept propositions a été ébauché par une équipe attitrée d'architectes aux petites heures du matin, la veille de la dernière journée de la charrette.

Figure 7 Plan du concept fusionné

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU CONCEPT FUSIONNÉ

Espace vert

Presque la moitié (334 ha ou 825 acres, soit 46 %) de la superficie totale de 730 ha (1 803 acres) a été réservée à des espaces verts protégés englobant des secteurs à l'environnement hautement ou modérément fragile.

L'espace vert protégé désigné s'ajoute aux terrains occupés par le terrain de golf Mountain View. Environ 250 ha (617 acres), soit 34 % de la superficie totale, ont été désignés convenables pour les aménagements résidentiels, commerciaux et communautaires.

Le concept de Whistle Bend prévoit :

- un sentier asphalté de 7,5 km (4,6 mi) logé dans un corridor vert d'une largeur de 50 m (160 pi) ceinturant les terrains à aménager;
    - la désignation de sentiers interdits aux véhicules motorisés et de sentiers multifonctionnels;
    - le parc Eagle Bay, surplombant la confluence du ruisseau McIntyre et du fleuve Yukon et conçu pour protéger la falaise sablonneuse en érosion, qui demeurera à bonne distance du ruisseau et offrira des points de vue (figure 6);
    - des zones tampon végétalisées autour du terrain de golf Mountain View;
    - la conservation du plus grand nombre possible de sentiers existants;
    - des corridors piétonniers vers le quartier actuel de Porter Creek;
    - de larges « voies vertes » naturelles pour les piétons rayonnant à partir d'un parc central.

Boulevard Whistle Bend

Un boulevard (figure 7) en boucle servirait d'artère collectrice pour les véhicules privés et le transport public. Avec une densité d'environ 30 logements par hectare près du boulevard, un service d'autobus aux 15 minutes serait viable. Des passages piétonniers surélevés et d'autres dispositifs de ralentissement du trafic ont été suggérés, de même que des

rigoles de drainage biologiques pour éliminer les bordures de chaussée et les caniveaux et réduire le flux des eaux pluviales.

Marché central

Un marché central constitué de bâtiments multifonctionnels densément réunis et faisant face à un parc central servirait de pôle d'attraction et de lieu de rencontre pour la communauté. Le parc central comprendrait une dune de sable végétalisée et fournirait de l'espace additionnel pour les commodités de ce quartier à haute densité. Les immeubles d'habitation pourraient offrir un éventail d'options, comme des logements pour les ainés et pour les petits budgets, et être dotées de commodités comme une épicerie, un club vidéo, un salon de coiffure, un café et des services de santé. Les bâtiments seraient orientés vers le sud-ouest pour maximiser leur exposition au soleil.

Carrefours de lotissement

Le quartier est constitué de six carrefours de lotissement résidentiel mixte. Les équipes de concepteurs ont longuement réfléchi aux diverses possibilités de tracés routiers et d'aménagements de quartier. Le concept d'« ilogramme » présenté par la SCHL, qui maximise l'efficacité routière, l'accès par des corridors verts et la connectivité, a été fort bien accueilli par les participants à la charrette. Les voies piétonnières dans chaque carrefour seraient reliées aux « voies vertes » naturelles rayonnant à partir du marché central. Il a également été convenu que chaque carrefour de lotissement aurait son identité propre et un point d'intérêt ou un lieu de rassemblement.

DIVERSITÉ DES HABITATIONS

Figure 8 Exemple de diversité des habitations

Diversité d'habitations

Chaque lotissement accueillera des maisons individuelles ainsi qu'une variété de types d'habitations de plus grande densité, comme des duplex, des maisons en rangée et des collectifs d'habitation (figure 8). Cette diversité sera réalisée dans le respect du principe de proximité à cinq minutes de marche[1] et des implications que cela représente pour le transport public. On a proposé une norme minimale de construction plus élevée et des lignes directrices plus strictes pour assurer l'efficacité énergétique, la durabilité et la bonne conception des bâtiments.

Transport par les artères principales

Les options de transport par des artères principales reliant Whistle Bend et les autres artères ont été déterminées. Des travaux additionnels sur d'autres options seront entrepris dès que la planification passera du stade conceptuel au stade d'ingénierie.

Énergie

Les nouvelles sources d'énergie retenues lors de la charrette comprenaient la géothermie, la récupération de chaleur, l'énergie solaire et des turbines sur le fleuve Yukon. Les participants à la charrette ont insisté sur le besoin d'établir des normes d'efficacité énergétique pour les électroménagers et la construction des bâtiments et suggéré l'élaboration d'une politique énergétique.

Approvisionnement en eau

La plupart de l'eau traitée par la Ville de Whitehorse est utilisée à des fins autres que la consommation d'eau potable. Pour réduire le volume d'eau traitée et les infrastructures connexes, on a discuté d'un système d'eau mixte. Une prise d'eau puisant directement dans le fleuve Yukon fournirait de l'eau pour les services d'incendie, le jardinage et la lessive. Une seconde prise d'eau, plus petite, serait raccordée au réseau municipal d'approvisionnement en eau potable. On a proposé de fixer comme objectif une consommation d'eau nette de zéro.

Nom de la collectivité

Les participants à la charrette ont fortement appuyé la proposition du nom « Whistle Bend ». Whistle Bend fait référence à la courbe serrée que décrit le fleuve Yukon à cet endroit et où les bateaux à aubes faisaient retentir leur sifflet avant de s'y engager. Plus de 100 bateaux à aubes sillonnaient autrefois le fleuve Yukon : les participants à la charrette ont suggéré de donner aux rues les noms de ces anciens bateaux.

Mise en œuvre

On a suggéré, comme outils de mise en œuvre du plan, que le gouvernement forme des partenariats, fasse preuve de leadership, établisse des normes, élabore des programmes d'information et offre des incitatifs. Les participants à la charrette estiment qu'un bon nombre des caractéristiques qu'ils ont proposées, comme le sentier périphérique et le transport public, soient instaurées dès le début du projet.

---

[1] Selon le principe de proximité à cinq minutes de marche, le transport public, les commerces et d'autres commodités doivent se trouver à cinq minutes de marche ou moins des habitations. Des études ont démontré que si les résidents doivent marcher plus de cinq minutes pour accéder à un endroit, ils auront tendance à utiliser leur véhicule. Pour que même un dépanneur soit viable dans un quartier fondé sur ce principe, les rues environnantes doivent avoir une densité d'environ 25 logements par hectare (ou 10 logements par acre). Cela semble également la densité requise pour que le transport public soit viable.

Les participants ont suggéré que les carrefours près de l'entrée nord du boulevard soient aménagés en premier, y compris le raccord avec les terres du Conseil Ta'an Kwäch'än et la zone commerciale la plus proche.

CONCLUSION ET PROCHAINES ÉTAPES

La charrette de Whistle Bend a été accueillie favorablement par la collectivité de Whitehorse et a réalisé son objectif de créer un précédent en matière de consultation publique au Yukon. Un lien de confiance inégalé a été établi entre la Ville de Whitehorse et la population.

La Ville de Whitehorse entreprend maintenant la mise en œuvre du concept de Whistle Bend en finalisant les deux prochaines étapes du processus de lotissement du projet, soit une étude de planification et une carte des espaces verts. Les participants à la charrette ont été invités à poursuivre leur engagement à titre de membres d'un comité consultatif.

Chaque subdivision devra faire l'objet d'une planification plus détaillée. Cela s'effectuera par phases successives, la planification de la première phase étant prévue pour l'automne 2007. Une charrette de conception sera tenue pour examiner des questions comme la configuration des rues; la superficie; la disposition et l'exposition au soleil des terrains; les densités résidentielles spécifiques; les corridors piétonniers; les parcs locaux; les espaces verts et les carrefours de quartier.

PARTICIPANTS

Intervenants

Stephanie Brown — Horse and Rider Association
Vibeke Coates — Horse and Rider Association
Jaime Hanna — Horse and Rider Association
Judy Linton — Horse and Rider Association
Elsie Wain — Horse and Rider Association
Mick Nychka — Mountainview Golf Course
Al Heiland — Propriétaire
Cam Heiland — Propriétaire
Cassandra Heiland — Propriétaire
Verda Heiland — Propriétaire

Public

Ray Charbonneau
Ted Dean
Lawrence Dublenko
Mike Ivens
Gail Johnson
Christian Klein
Dave Laxton
Ella LeGresley
Michael Muller
Jeff Olson
Kaori Torigai
Don White

Groupes d'intérêt

David Black — Association of Yukon Communities
Don MacDonald — Coldwell Banker Real Estate
Colin McDowell — Energy Solutions Centre
Michelle Christensen — Northern Climate Exchange
Ross Burnett — Recreation and Parks Association of the Yukon
Jeff Marynowski — Porter Creek Community Association
Mike Racz — Real Estate Association
Cameron Eckert — Yukon Bird Club
Karen Baltgalis — Yukon Conservation Society
Jean-Paul Pinard — Yukon Conservation Society
Phil Borgel — Yukon Electric

Premières nations

Gillian McKee — Première nation Kwanlin Dün
Marian Geary — Conseil Ta'an Kwäch'än
Alice McGuire — Conseil Ta'an Kwäch'än
John Pattimore — Conseil Ta'an Kwäch'än

Consultants

Kirsten Hogan — Aperture Consulting
Myles Plaunt — EBA Engineering
Greg Bull — G.J. Bull & Associates
Kirk Cameron — Gartner Lee
Shannon Mallory — Gartner Lee
Emma McKennirey — Gartner Lee
Heather Mills — Gartner Lee
Forest Pearson — Gartner Lee
Rob Barrs — Holland Barrs Planning Group
Ian Robertson — Inukshuk Planning & Development
Jack Kobayashi — Kobayashi & Zedda Architects
Victoria Kruznir — Kobayashi & Zedda Architects
Tony Zedda — Kobayashi & Zedda Architects

Rick Savage — Quest Engineering
Bill Jenkins — UMA Group
Leah Libsekal — UMA Group
Paul Kishchuk — Vector Research

Gouvernement fédéral et gouvernement du Yukon

Brian Ritchie — Ministère des Services aux collectivités du Yukon
Diane Gunter — Ministère de l'Environnement du Yukon
Jerome McIntyre — Services d'aménagement du territoire du Yukon
Ian Church — Conseiller scientifique principal du Yukon
Juergen Korn — Société d'habitation du Yukon
Mike O'Connor — Société d'habitation du Yukon
Jessica Webster — Ressources naturelles Canada
Sandra Marshall — Recherchiste principale, SCHL
Doug Pollard — Recherchiste principal, SCHL

Ville de Whitehorse

Bev Buckway — Maire
Dave Stockdale — Conseiller
Janet Gutsell — Ingénierie
Wayne Tuck — Ingénierie
Sabine Schweiger — Services environnementaux
Doug Hnatiuk — Parcs et loisirs
Lesley Cabott — Planification
Mike Ellis — Planification
Mike Gau — Planification
Max Kerrigan — Planification
Kinden Kosick — Planification
Zoë Morrison — Planification
Christine O'Connor — Planification

Directrice de projet à la SCHL : Sandra Marshall

Consultants pour le projet de recherche : Ville de Whitehorse

Recherche sur le logement à la SCHL

Aux termes de la partie IX de la ***Loi nationale sur l'habitation,*** le gouvernement du Canada verse des fonds à la SCHL afin de lui permettre de faire de la recherche sur les aspects socio-économiques et techniques du logement et des domaines connexes, et d'en publier et d'en diffuser les résultats.

Le présent feuillet documentaire fait partie d'une série visant à vous informer sur la nature et la portée du programme de recherche de la SCHL.

Pour consulter d'autres feuillets ***Le Point en recherche*** et pour prendre connaissance d'un large éventail de produits d'information, visitez notre site Web au

www.schl.ca

ou communiquez avec la

Société canadienne d'hypothèques et de logement
700, chemin de Montréal
Ottawa (Ontario)
K1A 0P7
Téléphone : 1-800-668-2642
Télécopieur : 1-800-245-9274

©2007, Société canadienne d'hypothèques et de logement
Imprimé au Canada
Réalisation : SCHL 16-04-08

Bien que ce produit d'information se fonde sur les connaissances actuelles des experts en habitation, il n'a pour but que d'offrir des renseignements d'ordre général. Les lecteurs assument la responsabilité des mesures ou décisions prises sur la foi des renseignements contenus dans le présent ouvrage. Il revient aux lecteurs de consulter les ressources documentaires pertinentes et les spécialistes du domaine concerné afin de déterminer si, dans leur cas, les renseignements, les matériaux et les techniques sont sécuritaires et conviennent à leurs besoins. La Société canadienne d'hypothèques et de logement se dégage de toute responsabilité relativement aux conséquences résultant de l'utilisation des renseignements, des matériaux et des techniques contenus dans le présent ouvrage.

65650